

# Centralidad y transformación del tejido urbano: La evolución de la plaza del Ayuntamiento de Valencia (1884-1929)

Gonzalo Vicente-Almazán Pérez de Petinto<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia, UPV. [gvicente@urb.upv.es](mailto:gvicente@urb.upv.es)

Luis Alonso de Armijo Pérez<sup>2</sup>

<sup>2</sup>Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia, UPV. [larmino@urb.upv.es](mailto:larmino@urb.upv.es)

**Palabras clave:** Reforma interior; Plaza del Ayuntamiento de Valencia; tejidos urbanos; centro urbano; ensanche

## Resumen:

La transformación de los tejidos urbanos de finales del siglo XIX es un proceso en el que se combina la requalificación del espacio público, la introducción de nuevos equipamientos e infraestructuras como el ferrocarril, y la producción de tejido residencial. El artículo estudia las operaciones de reforma interior, usando como caso de estudio las transformaciones sucesivas propuestas para la Plaza del Ayuntamiento de Valencia entre 1884 y 1929, vinculadas a la desaparición del Convento de San Francisco; a la ubicación de la Estación de Ferrocarril del Norte, al traslado del Ayuntamiento, a la reforma del barrio de Pescadores y al diseño integral definitivo de la plaza y su entorno, que se debe al arquitecto Javier Goerlich.

El objetivo de fondo de todas estas operaciones sucesivas es el de configurar una nueva centralidad para la Valencia contemporánea. Se analiza de manera comparada la configuración urbana resultante de los distintos proyectos e iniciativas que se plantearon, redibujando de manera uniforme las alineaciones y parcelación del tejido residencial que se superpone al tejido existente. La hipótesis que se pretende validar a través de dicho análisis comparado es que el tejido residencial resultante de la reforma interior supone una homologación tipológica de las zonas urbanas de extramuros e intramuros de la ciudad de Valencia, de modo que Ensanche y Centro reformado pasen a ser un ámbito unificado en la promoción inmobiliaria.

## Abstract:

The transformation of urban fabric in the late 19th century is a process that combines the requalification of public space, the introduction of new, specialized building-uses and infrastructures - such as the railway station- as well as the production of proper residential fabric. The following paper studies the interior reform operations in Valencia, taking the successive transformations proposed for Plaza del Ayuntamiento between 1884 and 1929 as a case study, involving the demolition of the Convent of San Francisco, the relocation of the former North Railway Station, the building of the new Town Hall, the reform of the Pescadores district and the final integral design of the Town Hall square and its surroundings, due to architect Javier Goerlich.

The basic objective of all these successive initiatives was to give form to a new centrality for contemporary Valencia. The urban configuration resulting from the different proposals and projects is analyzed in a comparative way, by uniformly redrawing the block-alignments and subdivision of the residential fabric superimposed upon the existing fabric. Through this comparative analysis, the paper intends to validate the hypothesis that the residential fabric resulting from the interior reform imply a typological homologation of urban areas both outside and within Valencia city wall-enclosure, so that Ensanche and reformed urban centre end up by being a unified field in terms of real estate development.

## 1. Introducción

La transformación de los tejidos urbanos en las ciudades europeas a lo largo del s. XIX, se basa en dos procesos paralelos y complementarios: la recualificación del espacio público y la sustitución del tejido residencial obsoleto. El primero es conocido en España bajo el nombre genérico de operaciones de reforma interior, y es tutelado por las distintas administraciones públicas. El segundo tiene como actor principal a la burguesía, nueva clase dominante deseosa de rentabilizar el patrimonio inmobiliario adquirido -principalmente- a través del proceso desamortizador.

A lo largo del siglo XIX se construye el armazón de la sociedad liberal, teniendo como conflicto central la relación entre el interés público y la propiedad privada. Poco a poco, se van configurando las nuevas relaciones económicas, sus correspondientes formas jurídicas, y se van perfeccionando las técnicas que las implementan. La ciudad se convierte en un campo de batalla de dichos intereses contrapuestos, convirtiéndose en una de las principales fuentes de riqueza.

La transformación de la actual plaza del Ayuntamiento es una de las operaciones de reforma más importante que se acometen en la Valencia decimonónica, y su estudio nos permitirá entender la naturaleza del proceso que ha dado forma a la plaza que 100 años después se sigue considerando como el “Centro” por excelencia de la ciudad, aunque haya multiplicado por cinco su población y por veinticuatro su extensión.

## 2. El espacio de la plaza antes de las transformaciones de finales del s. XIX

Si observamos el plano de Valencia justo antes del derribo de las murallas medievales iniciado en 1865, vemos que el espacio de la plaza todavía está ocupado por el cuerpo principal del convento de San Francisco, flanqueado al norte por la plaza de San Francisco, al sur por la reciente estación de ferrocarril, al este por el barrio de pescadores y al oeste por la Casa de la Enseñanza.

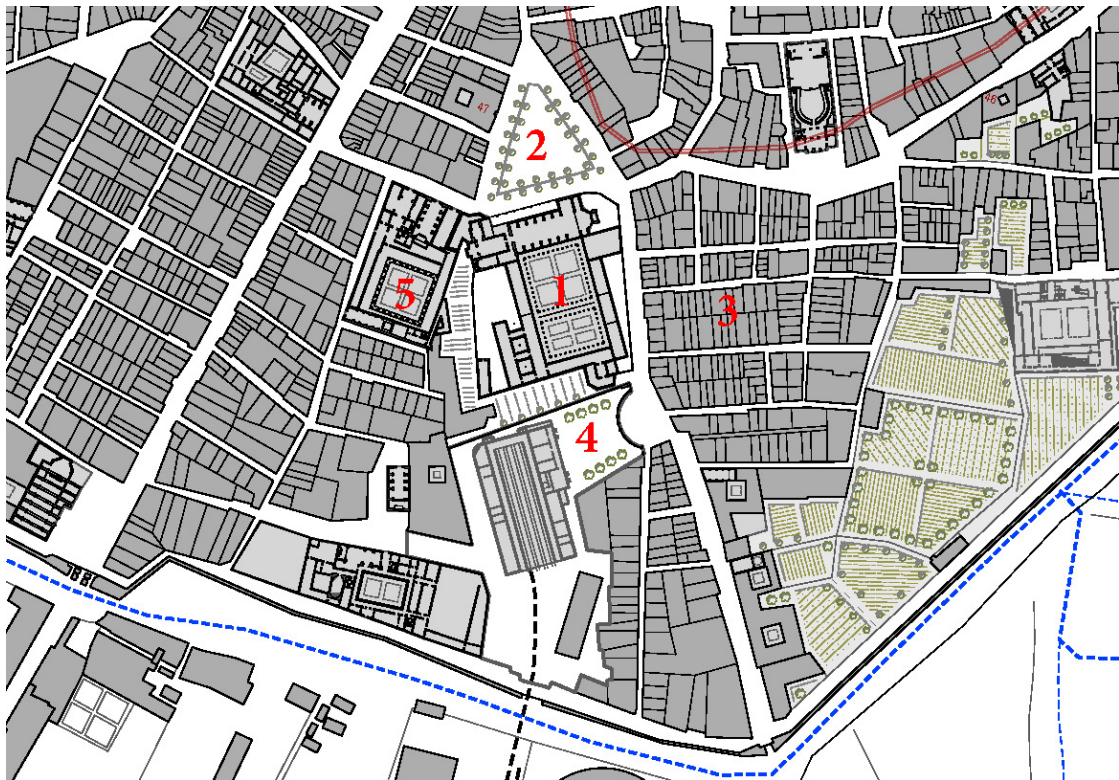


Fig. 01 Plano de Valencia en 1865 cuando la ciudad conservaba todavía sus murallas: **1** Convento de San Francisco, **2** Plaza Cajeros (reconversión del antiguo patio delantero del convento), **3** Barrio de Pescadores, **4** Estación, **5** Casa de la Enseñanza. Fuente: elaboración propia a partir de la tesis doctoral del autor

El origen del convento se remonta a la conquista cristiana de la ciudad. El rey de Valencia Abu-Zeit, disponía de una gran casa de recreo fuera de las murallas, cerca del arrabal de La Boatella, lugar donde mandó degollar, en 1228, a dos franciscanos, S. Juan de Perusa y S. Pedro Saxoferrato. Al ser derrotado por el rey de Denia, Zayan, huyó a sus posesiones de Segorbe, pidiendo amparo al rey Jaume I, convirtiéndose al cristianismo con el nombre de Vicente. Cuando el Rey Jaime entró en Valencia donó, en presencia del propio Zeit, las antiguas posesiones de este a los monjes franciscanos, en desagravio por el martirio de los monjes.

Los Franciscanos levantaron un convento en los terrenos cedidos. Estaba dividido en tres partes. Un jardín delantero, con forma de triángulo equilátero de 5.000 m<sup>2</sup>. El edificio, siguiendo el esquema conventual de las órdenes mendicantes, tenía doble claustro, y ocupaba una superficie de 12.000 m<sup>2</sup>. El tercer cuerpo era un gran huerto, lindante con la muralla cristiana, de 23.000 m<sup>2</sup>.

El triángulo libre de la plaza es uno de los cuatro espacios que articulan la estructura urbana de la ciudad amurallada, junto a la plaza de la Virgen, la plaza del Mercado y la plaza de Santo Domingo. Los ocho distintos nombres que ha tenido en seiscientos años, constituyen un singular memorando histórico: San Francisco, Espartero, Isabel II, Libertad, Castelar, Caudillo, País Valenciano y Ayuntamiento, y nos dan muestra de su importancia.

### **3. La transición a la modernidad: el largo proceso de liberación de los terrenos**

El convento fue desamortizado en 1835 y el cuerpo principal de la edificación entregado al ejército. En 1851, José Campo, buque insignia de la burguesía valenciana, consigue la concesión de la línea férrea Játiva-Grao. En 1852, tras la adquisición de los terrenos, la nueva estación de ferrocarril ocupa los 23.000 m<sup>2</sup> del antiguo huerto del convento.

En 1875 el Ayuntamiento solicita la devolución de los solares de San Francisco, comenzando una larga lucha por su posesión con el Gobierno de Madrid. El trasunto de la lucha le enfrenta al ministerio de hacienda, que pretende obtener el mayor beneficio convirtiéndolo en solares. La balanza solo se inclinaría a favor del municipio gracias a un ministro valenciano, Juan Navarro Reverter, que autorizó la cesión en usufructo en 1897. La titularidad se obtendrá definitivamente en 1908. En el transcurso de los 33 años que le costó al Ayuntamiento la consecución de los terrenos, se sucedieron distintas propuestas de urbanización que utilizaremos como base de nuestro análisis.

## **4. La reforma interior: entre la mejora urbana y la reorganización del mercado inmobiliario**

### **4.1 El debate público de la ubicación del nuevo ayuntamiento**

En 1854 ante la ruina de la antigua sede municipal situada en la plaza de la Virgen, el consistorio se traslada provisionalmente a la Casa de la Enseñanza, en la calle de la Sangre, junto al convento de San Francisco. Se iniciaba el expediente para tratar sobre la reubicación del edificio. El debate tuvo gran repercusión pública y se prolongó durante décadas. En realidad, el fondo del asunto transcendía del mero establecimiento de la casa consistorial. Se estaba dirimiendo la revalorización del espacio urbano. En el esquema estructural de la ciudad heredada, si dibujamos un eje virtual que una la Catedral y el convento de San Francisco, estamos definiendo el eje de la centralidad. Articula el resto de los elementos estructurales, como la calle del Mar, la Rambla de Predicadores, San Vicente y la Plaza del Mercado.

Durante siglos la centralidad se situó en el extremo norte, en el entorno de la Catedral. Con el crecimiento y las transformaciones del XIX, poco a poco el centro de gravedad se fue desplazando hacia

el extremo sur. En 1874 con el derribo de la manzana triangular en el cruce de San Vicente y Mar, se ampliaba la plaza de la Reina. Durante el último tercio del siglo, el tramo comprendido entre esta plaza y la de Cajeros se constituyó en el centro del comercio de lujo y de la vida social de la ciudad. La Calle Zaragoza por el norte, y la Bajada de San Francisco por el sur, prolongaban este centro hacia los dos polos, Catedral y San Francisco.

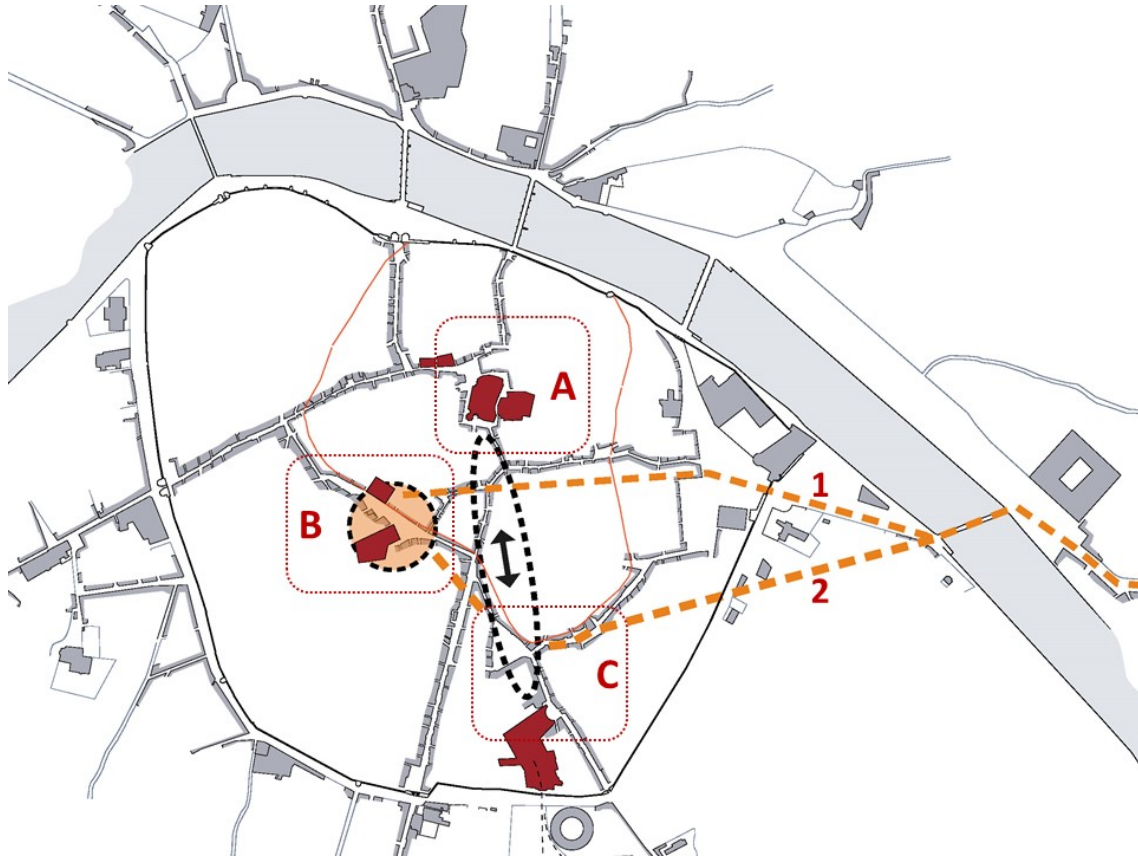


Fig. 02 El debate de la centralidad. **A** Centro religioso y administrativo, **B** Centro económico, **C** Propuesta de nuevo centro, **1-2** Las dos alternativas en discusión de la conexión ciudad-puerto hasta el Puente del Mar. Fuente: Elaboración propia a partir de la tesis doctoral del autor

La ubicación del Ayuntamiento era una de esas decisiones que inciden sobre la recualificación del espacio. De ahí el interés del debate. Las opciones que se barajaban se pueden resumir en dos: Situarlo en el entorno de la Catedral o disponerlo en el entorno de San Francisco. O para ser más exactos, en el entorno de la Estación de Ferrocarril. Esta segunda opción fue tempranamente enunciada por el propio Antonino Sancho en su ya citado texto de 1855 sobre las reformas de Valencia:

*"...y no hay otro (lugar) para nosotros mejor (...) que el perteneciente al convento de San Francisco (...) que necesitamos, en una palabra, no atender a lo que es Valencia en 1854, sino a lo que será en el orden probable de las cosas en 1870, a su aumento de población, a la necesidad de su ensanche, y a su tendencia en extenderse en busca del puerto y del ferrocarril, que son los dos elementos que han de darle vida. Para entonces, pues, debemos procurar que la ciudad ostente sus Casas Consistoriales en el barrio de más animación y movimiento y en sitio, si no por el pronto el más noble y encentrado, el que tiene mayores posibilidades de llegar a serlo."*

Antonino es clarividente. Nos habla del puerto y del ferrocarril -instalado hace solo dos años- como los motores de futuro. Y relaciona ambos con la estructura espacial de la ciudad. El objetivo fundamental de la vialidad es conectar el centro -económico- con el puerto, y el centro debe estar vinculado a la estación.

La otra posición está representada por el activo concejal Tomás Falcó. En las Actas municipales de 1865, consta su encendido alegato en defensa de una intervención drástica en el centro histórico:

*“Valencia, pues, se ahoga, se muere (...) ¡Qué hacer! Penetrar, abrir, romper hasta llegar al corazón mismo de la ciudad, llevando en pos los gérmenes de vida que tanto necesita.”*

Es evidente que Falcó conocía las profundas transformaciones Haussmannianas del centro de París, admiradas en toda Europa. En 1876 presenta una completa memoria sobre reforma y ensanche de Valencia. Sus soluciones son opuestas a las de Sancho. Para él, el nuevo centro debe estar en la plaza de la reina, junto a Santa Catalina, cruce de las cuatro calles principales, y el Ayuntamiento, junto a la Lonja. La conexión con el puerto se realiza por la calle del Mar. La idea nunca se llevará a cabo. Lo que sí ha quedado de ella es la apertura de la calle de la Paz, retomada por Falcó en 1878, sobre una iniciativa municipal planteada ya en 1868. La idea del centro cívico vinculado a una gran plaza situada entre la Catedral y la plaza de la Reina, será también elaborada por Ferreres y por Aymamí en sus respectivos planos de Reforma Interior. En sus planteamientos la nueva plaza serviría también para conectar el mercado y el puerto, gracias a una nueva avenida que, cortando la trama, une la plaza con el este de la ciudad.

La evolución de los acontecimientos dio la razón a Sancho, iniciándose la formación del nuevo centro urbano de la ciudad, gracias, sobre todo, a la atracción de la Estación. Los efectos de esta decisión fueron profundos y han modelado la ciudad tal y como la conocemos. Para descubrir los intereses contrapuestos que se esconden tras este debate, tenemos que entender que en la sociedad liberal cambió las reglas de juego estableciendo la relación del ciudadano con la ciudad en términos de titularidad de la propiedad y no de uso como en el antiguo régimen. Los intereses de la propiedad inmobiliaria necesitan la recualificación del espacio público como paso previo al desarrollo de su patrimonio. El proceso de revalorización es muy complejo, y va más allá de la mera producción de solares edificables. La localización de las instituciones, el carácter simbólico del espacio público y la función meramente instrumental de la red viaria, son factores de una misma ecuación cuya resolución responde a una lucha de intereses contrapuestos, como veremos a continuación.

## **4.2 El trazado urbano y la definición de los tipos residenciales**

Como hemos comentado, el proceso de obtención de los terrenos fue largo y difícil. Los 33 años que transcurrieron entre la solicitud municipal de obtención de los terrenos de 1875, y la titularidad definitiva de 1908, fue tiempo suficiente para que las distintas iniciativas que se estudiaron nos den una idea bastante precisa tanto de la lucha de intereses en juego, como de la evolución de los tipos residenciales que el mercado inmobiliario estaba generando.

Conocemos tres iniciativas: dos municipales (1884 y 1893) y una de la sociedad civil. Su comparación resulta de gran interés.

### ***1ª propuesta municipal***

En 1884 el Ayuntamiento aprueba el “Anteproyecto para la formación de una gran avenida en el solar de lo que fue convento de San Francisco”. El plano, sin firma, es una parcelación de los terrenos con el objeto de subastarlos y viabilizar económicamente la transacción de los terrenos con hacienda. El triángulo superior, antiguo jardín delantero, se considera integrado ya en la ciudad como plaza. El edificio de la Estación se mantiene. Se corrige ligeramente la alineación de la calle Lauria, y se centra la ordenación en una plaza semicircular que tiene como foco el nuevo acceso a la Estación.

El sistema de agregación parcelaria se realiza por bandas de edificación opuestas. Se obtienen 23 parcelas dispuestas en tres bandas, las dos primeras conforman una manzana entre Sagrario de San Francisco, la nueva avenida de 25 metros, la plaza triangular y una nueva plaza en el antiguo acceso a la Estación. La tercera banda se agrega a la manzana inconclusa de la Casa de la Enseñanza, resolviendo la fachada. Hay dos tipos de parcelas resultantes. Las 7 de esquina, irregulares, jerarquizadas por posición y forma y con una superficie media de 500 m<sup>2</sup>. Y las 16 del interior de las bandas, rectángulos regulares de



12,5 x 28 metros, y una superficie media de 350 m<sup>2</sup>. El objeto del plano define su contenido. Las parcelas dibujadas representan la situación del mercado en 1884. El tamaño de las parcelas menores es homologable con la parcela tipo que, en esas fechas, se está estableciendo en el Ensanche de la zona de Colón. Las parcelas más grandes quedan bastante por encima de esa media.

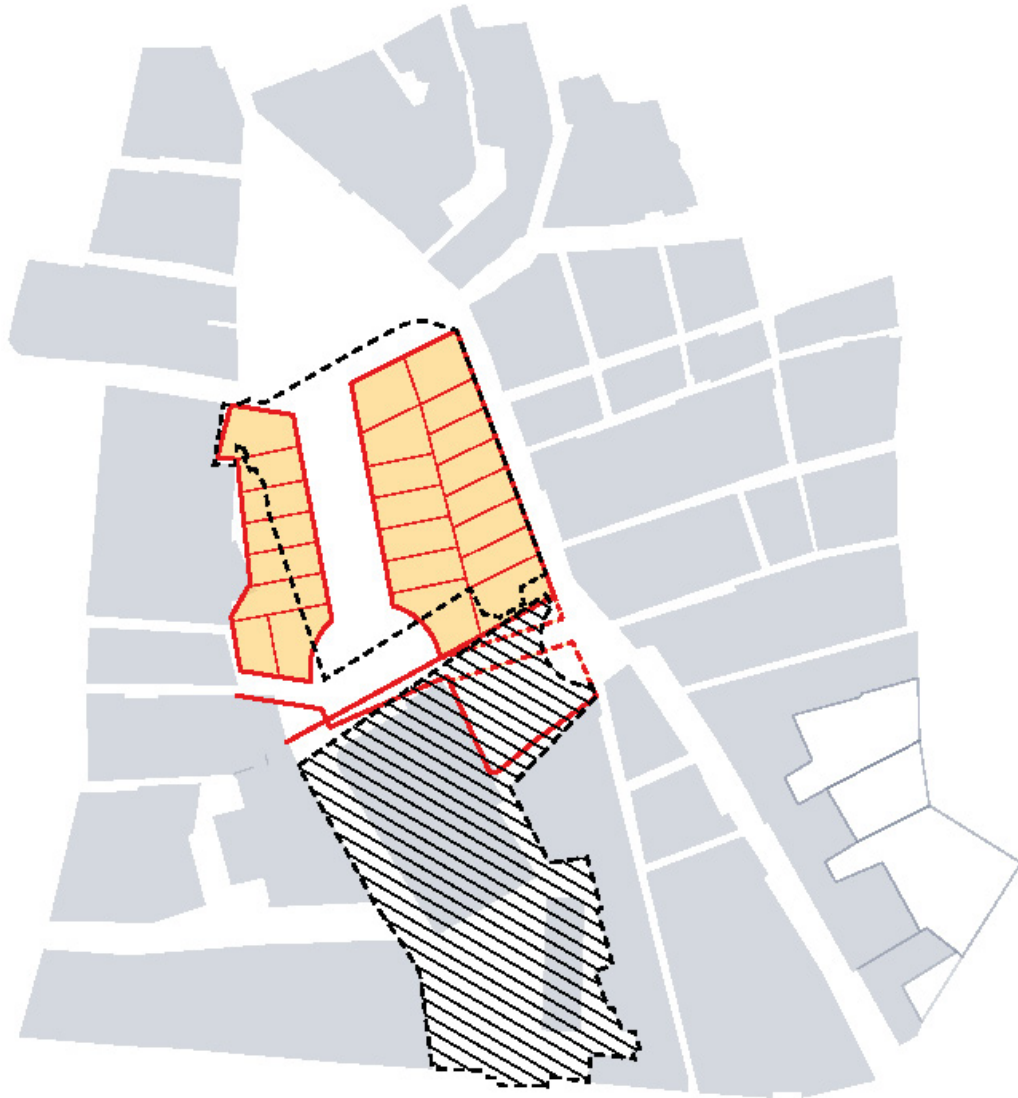


Fig. 03 Propuesta municipal parcelación de los terrenos. Fuente: Elaboración propia a partir de los planos que constan en el Archivo Histórico Municipal de Valencia

### ***2ª propuesta municipal del arquitecto Gómez Ferrer***

Las gestiones con Madrid continúan, y la propuesta queda en saco roto. En 1893, el arquitecto municipal Antonio Ferrer Gómez, realiza una nueva propuesta que se aprueba en Comisión. La ordenación es similar en cuanto a la confección de las manzanas. Una manzana exenta y una banda de edificación que completa la fachada de la manzana de la Casa de la Enseñanza. Existe una menor jerarquización del espacio público, manteniendo el antiguo acceso a la Estación.

Lo que ha cambiado es el sistema de agregación. La experiencia de la parcelación del Ensanche ha calado, y en esta ocasión la manzana se diseña a cuatro bandas, con una mayor uniformidad en el tamaño de las parcelas. Todas son sensiblemente similares, de 17.5 metros de fachada por 28 de profundidad, y unos 480 m<sup>2</sup> de superficie.

La solución es pragmática. Hacienda exige la maximización de la superficie destinada a parcelas edificables y la menor cesión de viales públicos. Se ampara en la obligación legal de destinar el beneficio de la venta de los cuarteles, a satisfacer la deuda del Ministerio de Guerra con el de Hacienda.

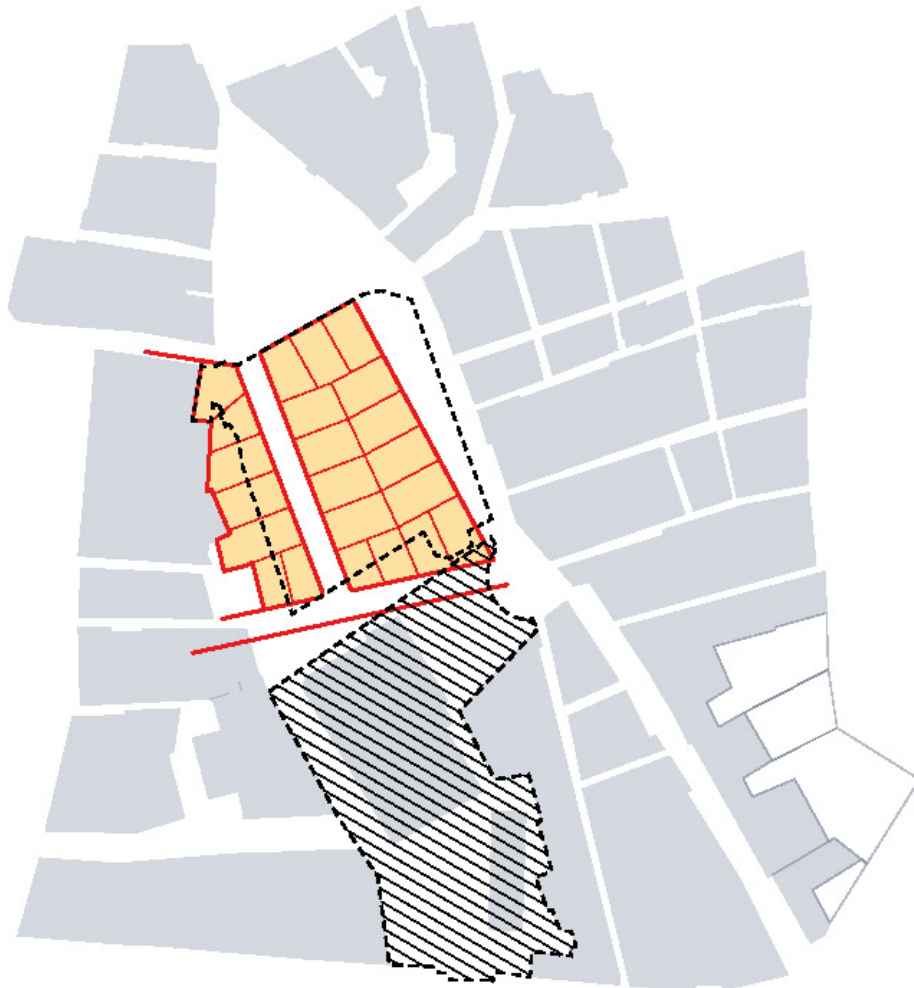


Fig. 04. Propuesta municipal parcelación de los terrenos de 1893 firmada por el arquitecto municipal Antonio Gómez Ferrer. Fuente: Elaboración propia a partir de los planos que constan en el Archivo Histórico Municipal de Valencia

### ***Propuesta de la Real Sociedad Económica de Amigos del País***

En este estado de cosas interviene la prestigiosa Real Sociedad Económica de Amigos del País (RSEAP), y se dirige al alcalde Zabala en los siguientes términos:

*“...Valencia no tiene una plaza regular; Valencia carece de una Casa Consistorial y una plaza hermosa, y podría sin gran sacrificio tener una casa de la ciudad magníficamente emplazada aprovechando la de la Enseñanza que hoy ocupa. Algún sacrificio exigiría por parte del Estado en pro de Valencia...”*

Se enuncia por primera vez la opción de obtener un Ayuntamiento digno, ampliando la Casa de la Enseñanza, volcado sobre una gran plaza. La RSEAP, presenta un plano de su propuesta. En esta ocasión la manzana de la Enseñanza se completa con el edificio Municipal, que preside una gran plaza cuadrangular flanqueada por tres manzanas de casas. La ordenación se concibe desde el espacio público, y las manzanas residenciales ni siquiera están parceladas, no están pensadas como receptoras de tipos concretos, tienen la única función de configurar el espacio público.

El impacto de esta idea fue lo suficientemente importante para que el Consistorio solicitara a Madrid la cesión del convento, al menor coste posible, y sin la necesidad de subastar el terreno para solares edificables. Los duros trámites concluyeron en 1897, gracias a la intervención del ministro de hacienda valenciano Navarro Reverter, con la cesión en usufructo y gratuita de los solares del convento, destinados a la Casa Consistorial, calles, y plaza, sin necesidad de someterlos a pública subasta, con la obligación de mantener siempre su exclusivo destino público.

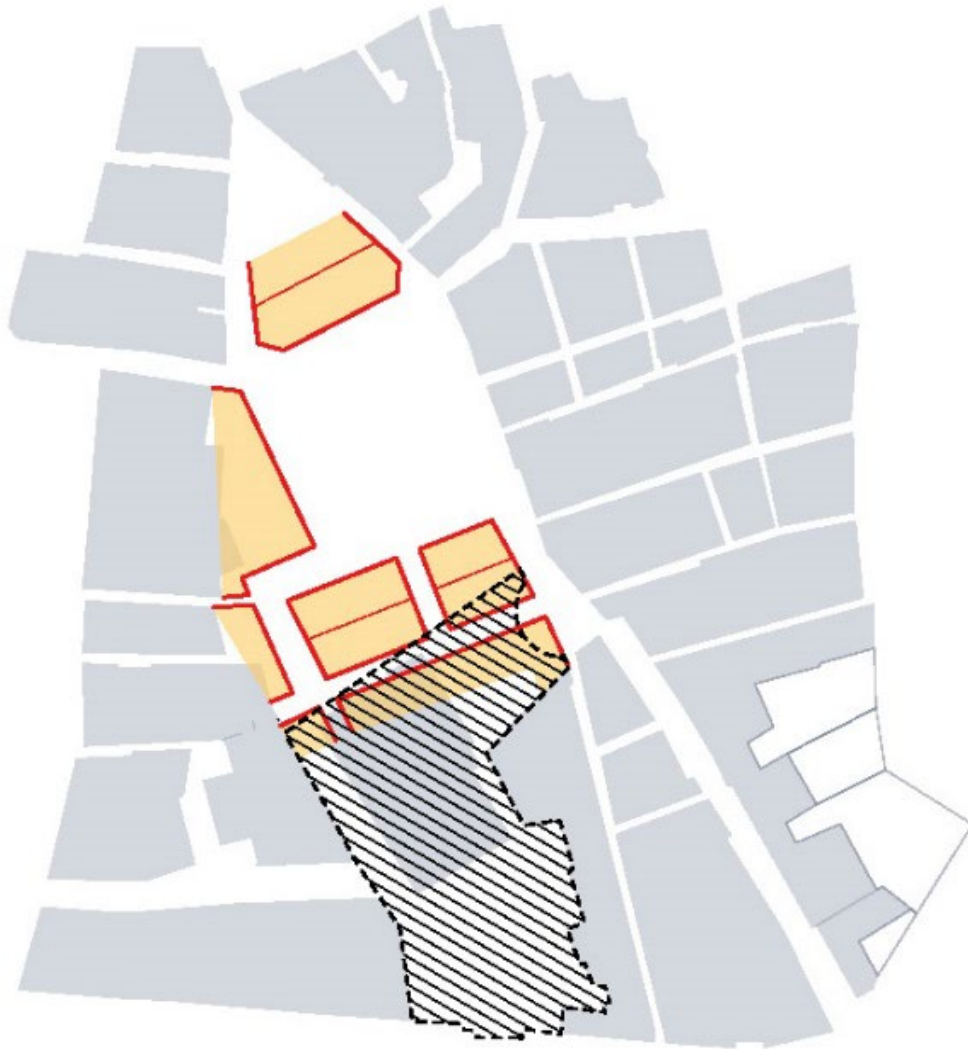


Fig. 05 Solución de la plaza propuesta por la Real Sociedad Económica de Amigos del País. Fuente: Elaboración propia a partir de los planos que constan en el Archivo Histórico Municipal de Valencia

La apuesta por la nueva centralidad fue acompañada de otras tres intervenciones, tanto o más importantes que la del traslado de la sede municipal, que completaron la operación. En orden secuencial son las siguientes:

- La reforma del barrio de pescadores
- El traslado de la estación de ferrocarril
- La reconstrucción de la fachada de la plaza



### *La reforma del barrio de pescadores*

El origen del barrio se remonta a la concesión por parte de Jaume I de unos terrenos en el Camino de Ruzafa a los "hòmens de barca", es decir, a la Marina. Como indica la rica toponimia, Pescadores, Barcas, Nave, Bonaire..., el barrio fue sede y residencia de los oficios del mar. Con la desaparición del sistema gremial, el barrio entra en decadencia, encontrándose en el último tercio del XIX completamente degradado. Como gráficamente relata el cronista Almela i Vives, el barrio de Pescadores había pasado a convertirse en el barrio de pecadores. La recualificación del mercado inmobiliario no podía permitirse tener un inmenso lupanar en una ubicación, que las distintas estrategias de reformas estaban convirtiendo en central.

Se tiene noticia de intentos de reforma en 1877, que no prosperaron. La calle Pascual y Genís se abrió en 1883, anunciando el futuro enlace con el Ensanche, y aislando definitivamente el barrio. Nos consta que en 1884 la municipalidad sigue discutiendo sobre la necesidad de urbanizar el barrio. La obtención de los terrenos no se consiguió hasta 1906, momento en el que se iniciaron los derribos. Sobre el trazado de la ordenación, solo consta la pública discusión entre concejales acerca de si debieran trazarse calles en forma de cruz o de aspa, es decir, manzanas rectangulares, a la manera de Cerdá, o triangulares, a la manera de Haussmann. Gano la primera opción, es decir el diseño de manzanas rectangulares achaflanadas como las ensayadas en el Ensanche de Colón.

Las cuatro manzanas resultantes de la ordenación tienen un tamaño medio de 70 x 50 metros. Se subdividen en 27 parcelas de las cuales 24 son, en origen, residenciales. El tamaño medio de las parcelas es de 18 metros de fachada x 21 de fondo, con una superficie media de 360 metros cuadrados. Estos datos nos proporcionan el perfil del producto inmobiliario que se diseña. Por una parte, demuestran algo que es obvio: la sustitución tipológica de las antiguas casas de escaleta por la nueva casa de renta. Pero también demuestra que la promoción tipo del entorno de la Plaza del Ayuntamiento tiene un perfil socioeconómico más elevado que la promoción tipo de la nueva ciudad del Ensanche.



Fig. 06 El barrio de Pescadores antes de su demolición. En esta imagen de la calle Barcas, con la Plaza del Ayuntamiento al fondo, vemos el contraste entre la fachada de la izquierda –los tipos urbanos obsoletos del barrio de Pescadores-, enfrentada a la Valencia burguesa con la columnata del Teatro Principal como símbolo. Fuente: Archivo fotográfico Levante EMV, el Mercantil Valenciano



Fig. 07 El barrio de Pescadores sustituido. En esta imagen (década años 10), del frente este de la Plaza del Ayuntamiento, se observan los tipos urbanos que sustituyeron a los de la imagen anterior del antiguo barrio de pescadores y que hoy día siguen constituyendo la fachada de la plaza. En primer término, dos edificios datados en 1910 firmados por Francisco Mora, con referencias al gótico isabelino desarrollado por Puig Cadafalch en Barcelona. El solar vecino sería ocupado por el edificio de Correos y Telégrafos (1925) Fuente: Archivo fotográfico Levante EMV, el Mercantil Valenciano

### *El traslado de la Estación a la calle Játiva*

En 1852, cuando construye su primera estación, Valencia es todavía una ciudad amurallada, compacta y sin demasiado suelo libre. La disponibilidad del huerto del convento de San Francisco era una oportunidad única. Para garantizar su éxito, los empresarios deciden llevar la estación lo más cerca posible del usuario. El edificio se encaja contra los muros del Convento, aprovechando al máximo el espacio, y creando su acceso principal por un lateral recayente al histórico Camino de Ruzafa.

Como se ve en el plano de la figura 1, el ferrocarril entró a codazos en la trama urbana. Se encajó como pudo, en el denso caserío de la ciudad. Poco a poco fue ejerciendo su influjo, convirtiéndose en uno de los factores relevantes de la transformación urbana. Pero la compañía propietaria -Caminos de Hierro del Norte- actuaba en esas transformaciones desde una posición de superioridad, y sus intereses no siempre coincidían con los de la ciudad. Como muestra diremos que en 1917 era la primera del país con unos activos de 1.882 millones. Un poderoso y difícil vecino para los deseos de reformas municipales.

Desde la redacción del Plan del Ensanche de 1884, el consistorio barajaba la razonable opción de llevar la estación al exterior del cruce de las nuevas Grandes Vías, evitando así los indeseables cruces en una circulación cada vez más intensa. En 1898 la empresa acepta estudiar la propuesta y redacta un proyecto del ingeniero Vicente Sala, que recogía la idea municipal, uniendo el edificio con la plaza del Ayuntamiento con una gran avenida de 30 metros. La propuesta no tiene el respaldo popular, que prefiere la cercanía de la Estación al centro, y es abandonada.

Las largas negociaciones concluyen en 1904, cuando se aprueba como ubicación el solar actual, junto a la Plaza de Toros. El proyecto de ordenación de los terrenos que se liberan se establece por una comisión mixta Ayuntamiento-Empresa en la que esta última impone sus criterios. Se creará una avenida de 32 metros, que una la plaza con la Estación, de manera que su eje coincida con el de la fachada del nuevo edificio, y de forma que su alineación sea tangente al torreón de la derecha de la fachada en construcción.



del Ayuntamiento. Se prolongarán las calles Lauria y Ribera hasta dicha avenida. Se trazarán dos calles transversales de 10 metros entre la avenida y el paseo de Ruzafa.

Con esta ordenación se perdió definitivamente el sueño enunciado por la RSEAP, de que Valencia tuviera una plaza regular, presidida por el Ayuntamiento. Los 32 metros de la avenida, amplitud solo superada por las Grandes Vías, desestructuraban un espacio ya de por sí irregular. Ambos edificios, Estación y Ayuntamiento, quedaban mirándose de reojo a través de la avenida del Marqués de Sotelo espacio, desproporcionado e indefinido, que ha llegado a nuestros días.



Fig. 08 Fachada neoclásica de la antigua Estación del Norte, ubicada en los terrenos del Convento de San Francisco, obra del ingeniero J. Beatty (1851). Fuente: Valencia en blanco y negro. Ediciones Tívoli



Fig. 09 La Plaza del Ayuntamiento tras la reforma de 1933 en la que se construyó la famosa “tortada” de Goerlich, mercado de flores semienterrado que ocupó la plaza hasta 1963. Al fondo se puede observar –gracias a la sobredimensionada Avenida Marqués de Sotelo- la cúpula de la nueva estación del Norte. La operación del cambio de localización de la estación condicionaría para siempre la lectura espacial de la plaza. Fuente: Valencia en blanco y negro. Ediciones Tívoli

A la postre el gran triunfador fue la Compañía, que gestionó la operación al ritmo que le convino- la cesión de los terrenos para la apertura de la avenida Marqués de Sotelo se realizó finalmente en 1926-,

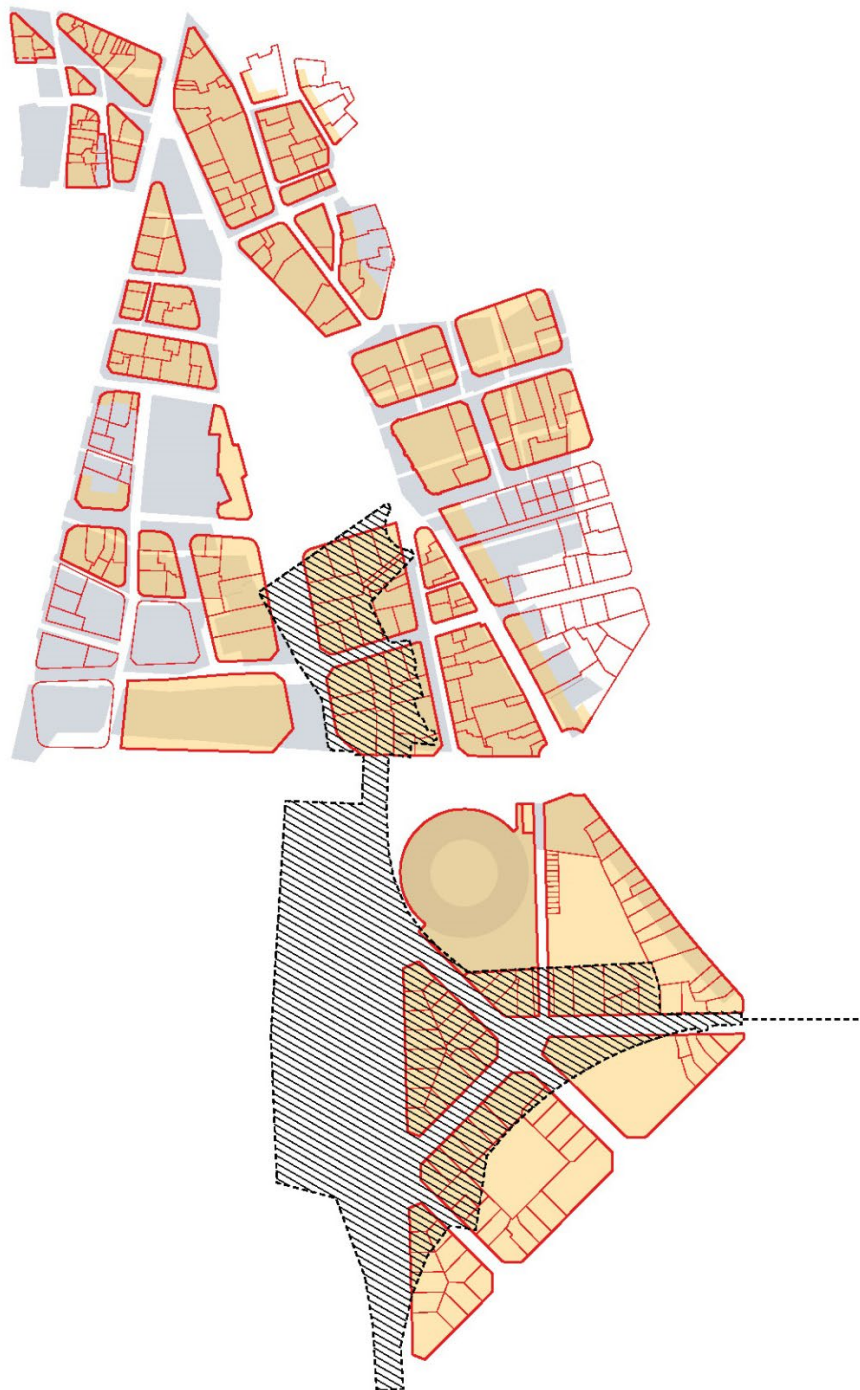


Fig. 10 Superposición del conjunto de operaciones que configuraron la Plaza del Ayuntamiento sobre la antigua trama. La superficie rayada representa los terrenos propiedad de la Compañía de Ferrocarriles del Norte. Fuente: Elaboración propia a partir de la tesis doctoral del autor

obteniendo al final del proceso un importante volumen de solares edificables, que gestionó su filial la Inmobiliaria Valenciana. La gestión de los terrenos por una empresa de ámbito nacional y de esa importancia, supuso la aparición en Valencia de agentes de una escala hasta entonces desconocida. Como fenómeno paralelo y como consecuencia del efecto de nueva centralidad de la plaza, en los años 20 se introducen en su entorno nuevas tipologías edificatorias. Se trata de edificios de gran tamaño, de uso exclusivo, destinados a actividades terciarias. Son las sedes de las instituciones que representan a la nueva sociedad modernizada. El edificio de Correos y Telégrafos, el Banco de España o el edificio de oficinas de Telefónica. Algunas empresas construyeron edificios en los que establecen sus sedes, combinando la inversión con el uso residencial. No obstante, la actividad terciaria no fue mayoritaria en la zona hasta bien entrado el siglo XX. La sustitución de la edificación se apoyó fundamentalmente en la residencia, siendo el resto de los usos complementarios, aunque tuvieran una importantísima función en la labor de recualificación espacial.

### *La intervención de Javier Goerlich y la configuración definitiva de la plaza y su entorno*

La configuración definitiva de la imagen del nuevo centro se deberá fundamentalmente a Javier Goerlich Lleó, figura decisiva en su tiempo, tanto por su influjo sobre la profesión, como por sus intervenciones directas sobre la ciudad, ya que consiguió plaza de arquitecto municipal en 1922, llegando a ser Arquitecto Mayor en 1931.

Goerlich tenía una idea monumental del patrimonio. Para él la arquitectura menor, doméstica y ambiental, sobre todo la localizada fuera de la antigua muralla árabe, no merecía ningún respeto. Era firme defensor de la sustitución “bien ambientada” de parte de la vieja construcción siempre que sirva para implantar alguna exigencia del desarrollo de la vida moderna. Con esa actitud acometió las reformas del entorno de la plaza del Ayuntamiento. En 1927 inicia la urbanización de la Calle Juan Lorenzo; la urbanización de las calles Ribera y Santa Clara; y la de la Sangre y En Llop. En 1928 redacta el Proyecto de Urbanización de la Bajada de San Francisco, y el de la Avenida M<sup>a</sup> Cristina, junto al de urbanización de la Calle San Vicente entre Sangre y Centelles. De 1929 es la reforma de la Calle Moratín.

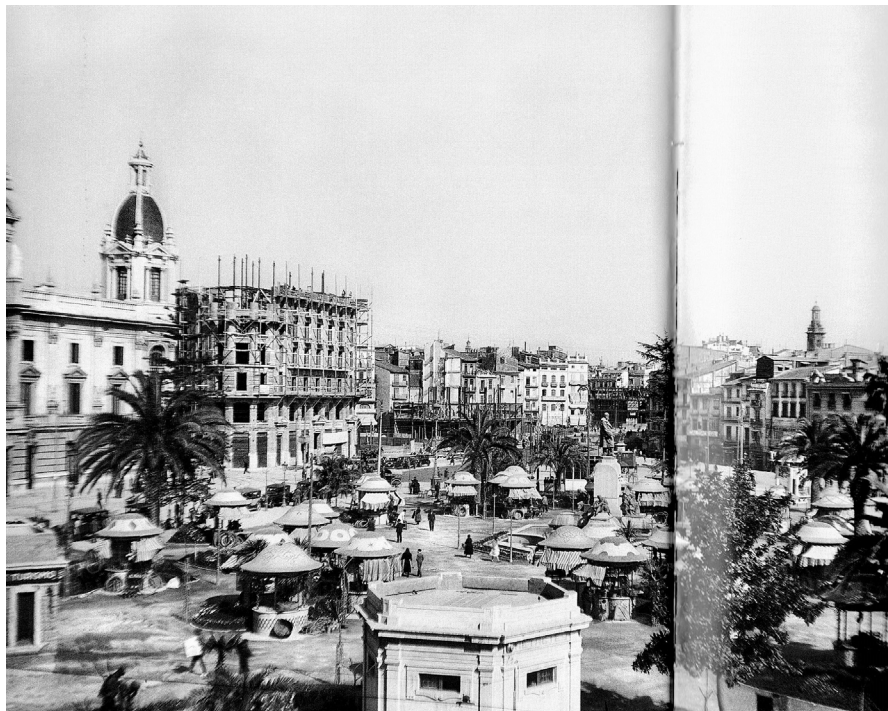


Fig. 11 La reconstrucción de la fachada de la Plaza del Ayuntamiento iniciada en los años 20. En esta fotografía todavía conviven la antigua ciudad del s. XIX con la incipiente ciudad del s. XX. En construcción el edificio que sustituiría al palacio del Marqués de Jura Real. Fuente: Valencia en blanco y negro. Ediciones Tívoli





Fig. 12 Fotografía de la plaza a finales de los años 60. La imagen representa con fidelidad la idea de modernidad de los años del tardofranquismo. Obsérvese el centro ocupado por un aparcamiento de coches, entre los que predomina el mítico 600. Fuente: Valencia en blanco y negro. Ediciones Tívoli

En dos años se transforma completamente la imagen de la plaza y su entorno, basada en los principios que el mismo anuncia: saneamiento, vialidad y estética. El saneamiento se consigue eliminando calles y casas estrechas e inmundas, sustituyéndolas por vías más anchas, aireadas y soleadas. La vialidad se mejora proporcionando al tráfico vías amplias que unan los núcleos de actividad y faciliten la expansión comercial y económica, y, por último, la estética de los edificios debe corresponderse con la cultura de su tiempo.

Todas las reformas de alineaciones fueron llevadas a cabo por el régimen de expropiación, con un proceso lento y complicado. El resultado final fue la obtención de un conjunto de solares sobre los que se edificaron los productos inmobiliarios más valiosos -desde el punto de vista arquitectónico y económico- de la década de los años 30.

## 5. Conclusiones

El plano de la reforma Interior de Aymamí, de 1909, recoge el resultado global de la ordenación. Previo a las intervenciones de Goerlich. La configuración definitiva del tejido residencial incorpora dos nuevas manzanas al renovado conjunto del barrio de pescadores. Completa también, el trazado del ensanche en los terrenos vecinos a la Plaza de Toros, con las nuevas calles de Alicante, Castellón, Segorbe y General San Martín. En total seis nuevas manzanas, que se gestionarán con el mismo sistema de producción inmobiliaria que las del Ensanche.

Si se observa en conjunto el desarrollo que hemos descrito, se puede concluir que, desde el punto de vista de la construcción del tejido residencial, la urbanización de la gran parcela propiedad del ferrocarril, provocó la fusión del tejido intramuros y extramuros. A su vez supone una homologación tipológica de ambos ámbitos, propiciada por la liberación de espacio que supuso la desaparición del Barrio de Pescadores y de la Estación, y que permitió construir tejidos similares. Ambas zonas, Ensanche y Centro reformado, son el objetivo de la promoción inmobiliaria, aunque con el claro liderazgo del Centro,

cuyos viviendas y edificios mantienen un estándar más alto. Sus viviendas serán más grandes y estarán mejor valoradas.

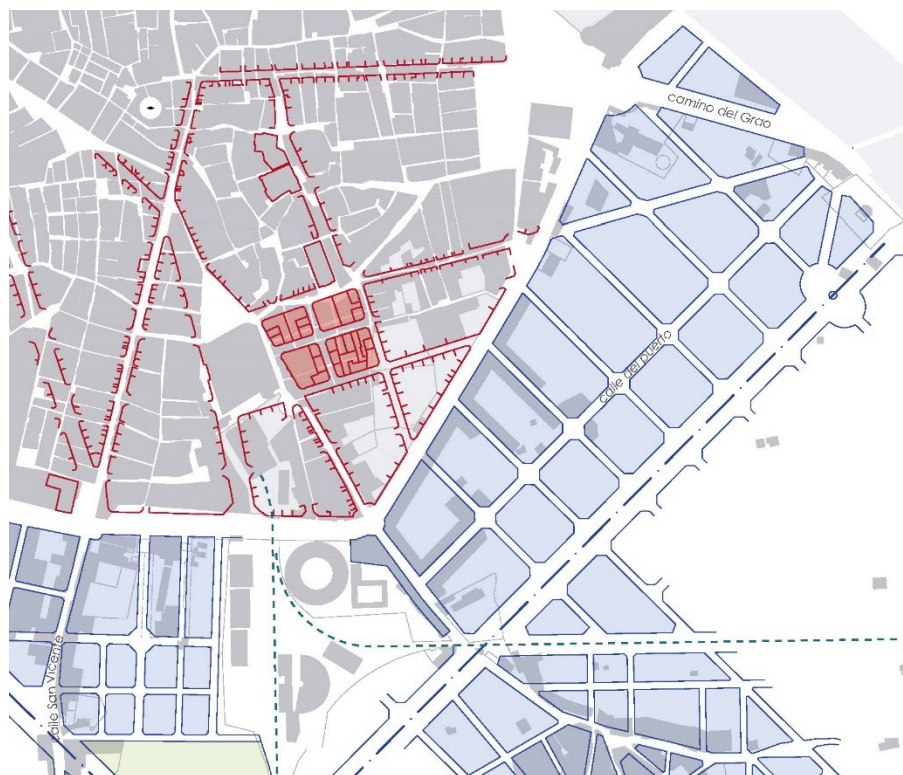


Fig. 13 Plano conjunto del centro reformado y del trazado del ensanche, reflejando su integración con la estructura urbana del ensanche. Fuente: Elaboración propia a partir de la tesis doctoral del autor



Fig. 14 La plaza del Ayuntamiento ha ejercido su centralidad en el imaginario popular desde el traslado de la sede municipal a mediados del s. XIX hasta nuestros días. Los grandes acontecimientos colectivos tienen en ella su inevitable escenario. En la imagen la proclamación de la República el 14 de abril de 1931. Fuente: Valencia en blanco y negro. Ediciones Tívoli



Consideramos oportuno realizar una última reflexión referida al proceso de transformación de la plaza promovido por el consistorio a partir de la primavera de 2020. En el arranque del s XXI han surgido con fuerza dos cuestiones que inundan el debate social e, inevitablemente, el debate urbanístico: la nueva sensibilidad medioambiental y la crisis del modelo representativo de los sistemas democráticos tradicionales. Sin duda son las cuestiones que tutelan la reforma emprendida por el gobierno municipal y que se concretan en el presupuesto de la peatonalización de la plaza y en la elaboración de un proceso de participación ciudadana ya concluido. El documento participativo se ordena según tres ámbitos temáticos: Red, Espacio y Actividad (traducido al léxico disciplinar del siglo XX: tráfico, arquitectura y usos), siendo el apartado que se ocupa de las cuestiones históricas y formales bastante escueto y acrítico. No hay cabida para una reflexión sobre la complejidad de los procesos urbanos.

En el momento de cerrar este artículo, las actuaciones previas llevadas a cabo han consistido fundamentalmente en un nuevo reparto de la superficie de la plaza primando al peatón y limitando el tráfico rodado privado en favor del transporte público. Se trata de una intervención de mínimos, con escasa calidad formal, elaborada como una declaración de intenciones a la espera del concurso público que definirá el futuro de la plaza en el siglo XXI. Compartimos la necesidad de reconsiderar nuestras ciudades desde la nueva sensibilidad social y medioambiental, no obstante, no deberíamos olvidar que dichas sensibilidades deben nutrir los objetivos y programas de los proyectos urbanos, pero nunca sustituir al viejo oficio de dar forma a la ciudad.



Fig. 15 Cartel informativo del proceso de transformación de la plaza del Ayuntamiento. Ilustración amable que nos muestra a un conjunto de ciudadanos a pie y en bicicleta disfrutando tranquilamente del espacio público reconquistado. Se evita la presencia de ese otro ciudadano dirigiéndose al trabajo o a sus gestiones administrativas, o a punto de perder el tren que también puebla diariamente el centro de la ciudad. Al fondo, de nuevo, la omnipresente cúpula de la Estación. Fuente: WEB Ayuntamiento de Valencia, año 2020

## 6. Bibliografía

- Almela i Vives, F. (1964). *La ciudad de Valencia a comienzos del siglo XX*. Valencia: Semana Gráfica.
- Almela i Vives, F. (1972). *El marqués de Campo. Capdavanter de la burguesía valenciana 1814-1889*. Valencia: L'estel.
- Alonso de Armiño, L. y Piñón, J.L. (1986). *La formazione di Valencia moderna. Storia Urbana*, 37, 89-114.
- Azagra, J. (1993). *Propiedad inmueble y crecimiento urbano. Valencia 1800-1931*. Madrid: Síntesis.
- Boira, J.V (1991). El centro urbano subjetivo de la ciudad de Valencia. Percepción, delimitación y caracterización de un espacio céntrico. *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, (90),353-364.
- Brines, J. 1978. El desarrollo urbano de Valencia en el siglo XIX. La incidencia de la desamortización de Mendizábal. En *Estudios de Historia de Valencia*, 387-398. Valencia: Universidad de Valencia.
- Mas Hernández, R. (1996). La promoción del inmueble en España. *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, (107-108),241-269. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=177371>
- Ordenanzas municipales de la Ciudad de Valencia. (1929). Valencia: Ajuntament de València.
- Piñón, J.L. (1988). *Los orígenes de la Valencia moderna*. Valencia : Col.legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana.
- Pons, A. (1988). *La desamortització i els seus beneficiaris. Un procés de canvi de propietat. Valencia 1855-1867*. [Tesis doctoral]. Universitat de València.
- Pons, A. y Serna, J. (1992). *La ciudad extensa*. Valencia: Diputació de València.
- Sanchis Guarner, M. (1976). *La ciutat de València. Síntesi d'Història i de Geografia urbana*. Valencia: Albatros.
- Sancho, A. (1855). *Mejoras materiales de Valencia*. Valencia: Imprenta de José Mateu.
- Taberner, F. (1987). *Valencia: entre el ensanche y la reforma interior*. Valencia: Alfons el Magnànim ; Col.legi Oficial d'Arquitectes de València.
- Vicente-Almazán Pérez de Petinto, G. (2016). *Tejido residencial y estructura urbana. Valencia 1821-1944. Una lectura de la ciudad a partir de la evolución de su arquitectura residencial privada*. [Tesis doctoral]. Universitat Politècnica de València. doi:10.4995/Thesis/10251/64078.
- Vivo, J. A. 1987. *La formación en Valencia de la Plaza del País Valenciano: Sociedad y Arquitectura Valenciana 1854-1936* . [Tesis doctoral]. Universitat Politècnica de València.
- Ribera, A., Jiménez, J.L., Martí, J., Pascual, J., Zaragoza, A., Iborra, F. ... Dómine, V. (2004). *Historia de la ciudad III. Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.
- Preston, P. y Saz, I. (ed.lit.). (2001). *De la revolución liberal a la democracia parlamentaria. Valencia (1808-1975)*. Valencia: Universitat de València.